

2.4.2 ผลการพิจารณาความเหมาะสมแผนงาน/โครงการพัฒนาสาขา

คมนาคมขนส่ง

😊 โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย

ความเป็นมาและสาระสำคัญ

1) กระทรวงมหาดไทยได้ส่งเรื่องโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย ของกรุงเทพมหานคร (กทม.) ให้สำนักงานฯ พิจารณาเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535

2) โครงการนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มทางเลือกในการเดินทางให้กับประชาชน ช่วยลด/บรรเทาปัญหาการจราจรได้ในระยะยาว เมื่อประชาชนหันมาใช้บริการขนส่งมวลชนแทนการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล และเพื่อช่วยให้ระบบขนส่งมวลชนมีความสมบูรณ์ในด้านโครงข่ายสามารถครอบคลุมการให้บริการได้อย่างทั่วถึง

3) โครงการฯ จะดำเนินการก่อสร้างและจัดหาระบบรถไฟฟ้ายกระดับที่มีลักษณะเช่นเดียวกับระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนเดิมใน 3 เส้นทาง ระยะทางรวม 19.6 กิโลเมตร คือ (1) ส่วนต่อขยายถนนสีลมข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาถึงถนนตากสิน ระยะทาง 2.2 กิโลเมตร (2) ส่วนต่อขยายถนนสุขุมวิท จากอ่อนนุช ถึง สำโรง ระยะทาง 8.9 กิโลเมตร (3) ส่วนต่อขยายถนนพระราม 3 จากสถานี S3 บริเวณถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ถึงสาธุประดิษฐ์ ระยะทาง 8.5 กิโลเมตร

4) วงเงินลงทุนในการดำเนินการโครงการรวมทั้งสิ้น 32,520 ล้านบาท มีระยะเวลาดำเนินการประมาณ 36 เดือน (2543 – 2545) โดยกรุงเทพมหานครจะให้สัมปทานเอกชนลงทุนโครงการทั้งหมด มีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับจากวันเปิดให้บริการ ซึ่งจะมีลักษณะเดียวกันกับเงื่อนไขสัญญาสัมปทานของโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTS)

ความเห็นคณะกรรมการฯ (20 ธันวาคม 2542)

1. คณะกรรมการฯ เห็นควรอนุมัติในหลักการให้กรุงเทพมหานครดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพส่วนต่อขยายในลักษณะที่เป็นระบบเดียวกับระบบของโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (BTS) โดยการให้สัมปทานเอกชนลงทุนทั้งโครงการ มีวงเงินลงทุนรวมทั้งสิ้น 32,520 ล้านบาท ประกอบด้วย 3 สายทาง ระยะทางรวม 19.6 กิโลเมตร คือ

1) ส่วนต่อขยายสายสีลมข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาถึงถนนตากสิน ระยะทาง 2.2 กิโลเมตร

2) ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท จากอ่อนนุชถึงสำโรง ระยะทาง 8.9 กิโลเมตร

6) สำหรับการขอสนับสนุนด้านการผ่อนปรนเงื่อนไขภาษีนำเข้าและภาษีรายได้ นั้น ให้กรุงเทพมหานครนำเสนอสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนพิจารณาออกประกาศเชิญชวนเอกชนมาลงทุน ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 26 พฤษภาคม 2541 เรื่องการส่งเสริมการลงทุนกิจการสัมปทานและการแปรรูปรัฐวิสาหกิจ

7) ให้ กทม. กำหนดเงื่อนไขให้ผู้รับสัมปทานติดตั้งลิฟต์ในสถานบริการ รถไฟฟ้าทุกสถานีเพื่ออำนวยความสะดวกแก่คนชราและคนพิการ

4. เห็นควรให้ยกเว้นมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม 2537 ที่กำหนดพื้นที่ กรุงเทพมหานครชั้นใน 25 ตารางกิโลเมตร ให้ก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเป็นระบบใต้ดิน และพื้นที่ 87 ตารางกิโลเมตร ภายในวงแหวนรัชดาภิเษกที่ควรให้ก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเป็นระบบใต้ดินเพื่อให้การก่อสร้างส่วนต่อขยายสายสีลมและส่วนต่อขยายถนนพระราม 3 เป็นระบบยกระดับเช่นเดียวกับระบบปัจจุบัน โดยมีเงื่อนไขให้ผู้ได้รับสัมปทานดำเนินการป้องกันและลดผลกระทบจากสิ่งแวดล้อมให้เป็นไปตามมาตรฐานของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

มติคณะกรรมการฯ

มอบให้สำนักงานฯ นำความเห็นคณะกรรมการฯ เสนอประกอบการพิจารณาของ คณะรัฐมนตรีต่อไป

มติคณะรัฐมนตรี (29 กุมภาพันธ์ 2543)

๓๖๕๓-๒๕๔๓

1. เห็นชอบโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครเฉพาะสายทางตามผลของการศึกษา และอนุมัติให้ดำเนินการต่อไปได้ ตามที่กระทรวงมหาดไทยเสนอ ทั้งนี้ ได้รับความเห็นและข้อสังเกตของกระทรวงการคลัง ในส่วนของลำดับความสำคัญของเส้นทาง และกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และสำนักงานงบประมาณไปพิจารณาดำเนินการด้วย

2. อนุมัติให้กรุงเทพมหานครดำเนินการจัดหาผู้ลงทุนโครงการฯ ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 ในรูปแบบการลงทุนทำนองเดียวกับโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร

3. อนุมัติให้การก่อสร้างส่วนต่อขยายเป็นระบบรถไฟฟ้ายกระดับในพื้นที่ซึ่งมติดังกล่าวเมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม 2537 เรื่องพื้นที่ที่ควรกำหนดให้ระบบขนส่งมวลชน (รถไฟฟ้า) เป็นระบบใต้ดิน ได้กำหนดให้ควรเป็นระบบใต้ดิน โดยยกระดับเช่นเดียวกับโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ซึ่งสอดคล้องกับมติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ครั้งที่ 3/2541 เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2541 ทั้งนี้ ให้ยกเว้นมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม 2537 เป็นกรณีพิเศษ

4. อนุมัติในหลักการให้ส่วนต่อขยายได้รับสิทธิและการสนับสนุนด้านการผ่อนปรนเงื่อนไขภาษีนำเข้า ภาษีรายได้ และการใช้ประโยชน์ที่ดินของเอกชนบริเวณสถานีโครงการเช่นเดียวกับโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร โดยให้กระทรวงมหาดไทย (กรุงเทพมหานคร) ประสานและทำความเข้าใจกับหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงต่อไป

ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

1. กระทรวงการคลังพิจารณาแล้ว มีความเห็นดังนี้

1) โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 และสอดคล้องกับแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครของ สจร. ซึ่งจะช่วยให้ระบบขนส่งมวลชนมีโครงข่ายการให้บริการครอบคลุมพื้นที่มากขึ้นและมีความสมบูรณ์กว่าเส้นทางปัจจุบัน อันจะช่วยลดปัญหาการจราจรได้ในระยะยาว

2) สำหรับรูปแบบการลงทุนที่เสนอให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนโดยมีขอรับการสนับสนุนด้านการเงินจากภาครัฐบาล เห็นว่ามีความเหมาะสมและสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลที่สนับสนุนให้เอกชนเข้ามาลงทุนในโครงการที่เป็นโครงสร้างพื้นฐาน โดย กทม. จะต้องดำเนินการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 ต่อไป

3) มีข้อสังเกตว่า

(1)

ÈèÇ¹µèÍçÁÒÀ¹Ñ§;ÁèÒÇ¹Ð²èÇÁ·ÓàÈèâðÃ§;ÒÃÃÐº¹Èè§ÁÇÁ¹;ÃØ§à·³⁄⁴ÁÈÒ¹¤Ã
ÈÒÀ»Ñ¹ºÑ¹ «Òè§´Òà¹Ò¹;ÒÃÁ·Á°ÃÔÈÑ¹á¹¹¹ÒÃÒÒÃá´èà³⁄⁴ÒèÁçÖè¹Ñè§·Ò§µÃ§áÁÐ·Ò§ÍéÍÁ
ÃÇÁ·Ñè§á´éÃÑ¹»ÃÐÁ¹¹¹Ò¹;ÒÃÁ§·Ø¹çÍ§Ñ¹ºÒÃ ¢×Í áðÃ§;ÒÃÃ¶áüèÒÁÈÒ¹¤ÃÃÐÁÐá¹;
ÈÒÁÈÒ¹èÒá§Ó¹ çÍ§Í§ç¹;ÒÃÃ¶áüèÒÁÈÒ¹¤Ã (ÃçÁ.)
«Òè§ÃÑ¹º¹éÁ§·Ø¹á¹ÈèÇ¹·Òè´Ò¹áÁÐ§Ò¹á¹,Ò»ÃÐÁÒ³ 90,000 ÁèÒ¹º·
á´ÁÁÒÃÑ¹É³Ðà»ç¹áðÃ§;ÒÃÃÐº¹Èè§ÁÇÁ¹¹èÃÒÁàÈé¹·Ò§çÍ§áðÃ§;ÒÃÃÐº¹Èè§ÁÇÁ¹¹;ÃØ
§à·³⁄⁴ÁÈÒ¹¤Ã ÈÒÀ»Ñ¹ºÑ¹¹áÁÐÈèÇ¹µèÍçÁÒÀ¹ ¹Ñ§¹Ñè¹ ;·Á.
¹¹µèÍ§¹Ó»ÃÐá¹ç¹¹Ñ§;ÁèÒÇÁÒá³⁄⁴Ò¹ÒÃ³Òà¹¹ÒµèÍÁÍ§á§×èÍ¹áçáÁÐ¹⁄⁴ÁµÍ¹¹·Ò§;ÒÃá§Ó¹·Ò
èà»ç¹»ÃÐÁ¹¹¹á¹è»ÃÐá·ÈÁÒ¹·ÒèÈÒ¹

(2)

ÉÁÁµÓ¹·Òèá³èÒ¹Ç³¹⁄⁴ÁµÍ¹¹¹çÍ§áðÃ§;ÒÃÃÐº¹Èè§ÁÇÁ¹¹;ÃØ§à·³⁄⁴ÁÈÒ¹¤Ã
ÈèÇ¹µèÍçÁÒÀ¹ á·Á»ÃÐÁÒ³·Ó¹Ç¹¹⁄⁴Ùèá¹ÁÈÒÃá³⁄⁴ÒèÁçÖè¹ÁÙèÃÐÈÇèÒ§ 631,633 -
759,179 ¢¹µèÍÇÑ¹ ¹Ñè¹
á³èçéÍÁÙ¹⁄⁴Ùèá¹ÁÈÒÃçÍ§áðÃ§;ÒÃÃÐº¹Èè§ÁÇÁ¹¹;ÃØ§à·³⁄⁴ÁÈÒ¹¤Ã
ÈÒÀ»Ñ¹ºÑ¹¹à¹ºÒ¹ ¢×Í »ÃÐÁÒ³ 600,000 ¢¹µèÍÇÑ¹
«Òè§»ÃÒ¹·ÇèÒ»Ñ¹ºÑ¹¹ÁÒ¹Ó¹Ç¹¹⁄⁴Ùèá¹ÁÈÒÃá³⁄⁴ÒÁ§»ÃÐÁÒ³ 200,000 ¢¹µèÍÇÑ¹ ¹Ñ§¹Ñè¹

àĒç¹ÇèÒÂÑşăĂèÁŌÇÒÁªÑ´à¹ā¹;ÒĀ;ÓĒ¹´´Ó¹Ç¹¹¼Ùéâ´ÂĒÒĀà¾×èĪà»ç¹ºÒ¹¾Ô´ÒĀ³ÒÇÒÁÇ
 ŌéÁÇèÒáĀĐăĒĒŌĐĒĒā¹;ÒĀĀş·Ø¹çĪşăÇĀş;ÒĀĀĐººç¹ĒèşÁÇĀ¹;ĀŌşà¾¾
 ÁĒÒ¹ÇĀ ĒèÇ¹µèĪçĀÒĀ «Ōèşà»ç¹·Ōè»ĀĐ´Ñ;ĒªÑ´ā¹ĒĒÒĀ æ
 āÇĀş;ÒĀçĪşĀÑº·ŌèăĒĒĪ¹¹Āş·Ø¹
 āÁ×èĪāÇĀş;ÒĀā»Ô´ăĒéºĀŌ;ÒĀăĀéÇ
 ºĀŌĒÑ¹¼ÙéĀÑºĒĒĀ»·Ò¹ĀÑ;ĀŌ»Ñ·ĒÒçŌ´·Ø¹ĒĀ×ĪçŌ´ĒÀŌ¾ÇĀèĪşā¹;ÒĀ´Óà¹Ō¹;ÒĀà¹×èĪş·Ò
 ;ĀŌ¹¼ÙéăăººĀŌ;ÒĀ¹éĪĀ;ÇèÒ·ŌèĒŌ;ĒŌăÇéĒĀŌĀ·èÒ
 áĀĐă¹·ŌèĒŌ´·Đµ;à»ç¹ĀŌĀĐ·Ōş;ÒĀşŌ¹ă;èÀŌÇĀÑºĒĒ×Īà»ç¹ĀŌĀĐă;»ĀĐºº¹·Ōşă´·ŌşĒ¹Ōè
 ş«ŌèşăĀăĒĪŪ;µéĪş àĒç¹ÇĀĀĒĒ Ē·Ā.
 «Ōèşà»ç¹ĒĒèÇĀşŌ¹·ŌèĀÑº¹Ō´ª¹;ÒĀă;éăç»Ñ·ĒŌ;ÒĀ·ĀŌ·ĀĒŌ;ĒŌÇŌĀà»ç¹ă»ă´é·Ōèă´é·ĀŌş
 çĪş·Ō¹Ç¹¹¼Ùéâ´ÂĒÒĀ
 ā¾×èĪ»ĀĐăĀ¹ā¹;ÒĀà·Ā·ŌµèĪĪş¹¼Ā»ĀĐăĀ¹;Ñº¹¼ÙéĀÑºĒĒĀ»·Ò¹µèĪă»

(3)

ĒÑ—ŌĒĒĀ»·Ò¹çĪşăÇĀş;ÒĀĀĐººç¹ĒèşÁÇĀ¹;ĀŌşà¾¾ĀĒÒ¹ÇĀĒĒĀ»Ñ´·ŌºÑ¹·ŌèĀĐºº
 ÇèÒ ĒŌ; ĩ·Ā. “Đ´Óà¹Ō¹;ÒĀăĒé¹·ŌşµèĪçĀŌĀçĪşĀĐºº ºĀŌĒÑ¹¼ÙéĀÑºĒĒĀ»·Ò¹ (ºĀŌĒÑ·Ī)
 ĀŌĒŌ·,Ōà»ç¹ĀŌĀĀĀ;Ōè·Đă·Ā·Ō;Ñº ĩ·Ā. ĩèĪ ĒŌ;ºĀŌĒÑ·Ī
 ĀŌ¹·ŌĀÑºăş×èĪăç·Ōè·Ō·ŌèĒŌ·ŌèĀŌ
 ¼ÙéăĒĒĪµéĪ ĩ·Ā. «ŌèşăĀ×èĪş¹ŌéĒŌ¹Ñ;şŌ¹ĪĀ;ÒĀĒŪşĒŌ·ăĒç¹ÇèÒ ĩ·Ā.
 “ĐµéĪş·Ñ·ĒŌ¼ÙéăçèÒ»ĀĐ;Īº;ÒĀ
 āÇĀş;ÒĀĀĐººç¹ĒèşÁÇĀ¹;ĀŌşà¾¾ĀĒÒ¹ÇĀĒĒç¹µèĪçĀŌĀ
 ā·Āà»Ō´à»ç¹;ÒĀ·ÑèÇă»¾ĀĒĪĀ·Ñéşă´éşĒŌ·,Ō
 ´Ñş;ĀèŌÇçĪşºĀŌĒÑ·Ī
 āĒé¹¼Ùé»ĀĐĒşÇ·ĐĀ×èĪçĒĒĒĪ·Ō;ĀŌĀ·ĀŌºăĀ×èĪă´é¹¼ÙéăĒĒĪăçèÒ»ĀĐ;Īº;ÒĀ·ŌèăĒĒĪăş×èĪăç·
 Ōè·Ō·ŌèĒŌ·ăĒéÇ ĩ·Ā. “ĐµéĪşăĒéººĀŌĒÑ·Ī
 ¾Ō·ÒĀ³ŌÇèÒ·ĐĀŌ¹·ŌĀÑºăş×èĪăç·Ñş;ĀèŌÇ ĩ·Ā. “ĐµéĪşăĒéĒŌ·,ŌºĀŌĒÑ·Ī ·Ōè·Đă·Ā·Ō;Ñº ĩ·Ā.
 ĩèĪă¾×èĪçĪĀÑºĒŌ·,Ō´Óà¹Ō¹;ÒĀ·Ñé¹
 àĒç¹ÇèÒçĒĪŌĒ¹·Ñş;ĀèŌÇ·Đă»ç¹ĪŌ»ĒĀĀÇăĀĐăĀèăĪ×éĪ»ĀĐăĀ¹ă;èăÇĀş;ÒĀĀĐººç¹ĒèşÁÇĀ
 º¹;ĀŌşà¾¾ĀĒÒ¹ÇĀĒĒç¹µèĪçĀŌĀ ā¹×èĪş·Ō;ăĀè·Ūşă·ăĒéĀŌ¼ÙéăçèÒĀèÇĀ»ĀĐ;Ç·ĀŌÇŌ
 ·ŌăĒéăĀèă;Ō¹;ÒĀăçèşçĒ¹ăĀĐĪŌ¹Ō·ă·Ā·ŌµèĪĪşçĪşĀŌÇĀÑºĀ·Āş ´Ñş¹Ñé¹ àĒç¹ÇĀăĒé ĩ·Ā.
 ºŌéă·şăĒµŌ¼Ā
 ·ŌèĀĐººăş×èĪăç·Ñş;ĀèŌÇăĒĒ—ŌĒĒĀ»·Ò¹ áĀĐĒŌ;·ŌăĒéă»ç¹»Ñ·ĒŌ·Ñş;ĀèŌÇçèŌşµé¹
 ĩ·Ā. ÇĀ·º·Ç¹ĒÑ—ŌĒĒĀ»·Ò¹·Ñş;ĀèŌÇ
 ĒĀ×Ī;ŌĒ¹·çĪăçµçĪşĒŌ·,ŌăĒéªÑ´à¹ă¾×èĪà»ç¹»ĀĐăĀ¹ă;èÀŌÇĀÑº

4) ÊÓËÃÑ°ÊèÇ¹µèÍçÂÒÂ³⁄₄ÃÐÃÒÁ

3

«Öè§;ÃÐ·ÃÇ§;ÒÃÒÃÑ§ä´éàÒÃàÊ¹ÍÒÇÒÃàÊÇ¹àÊéªÐÃÍáÒÃ§;ÒÃÍÍ;ä»jèÍ¹
 áÃÐãÁ×èÍ⁄₄Ô·ÒÃ³Ò·Ò¹⁄₄Ã¹ÒÃËÖ¹ÉÒÒÃÑé§¹Öé
 ÃÑ§àÊÇ¹ÇèÒ¹⁄₄ÃµÍ°á¹·Ò§;ÒÃà§Ô¹ÊÓËÃÑ°ÊèÇ¹µèÍçÂÒÂ³⁄₄ÃÐÃÒÁ 3 «Öè§à·èÒ¹Ñ°ÃéÍÃÃÐ
 9.16 áÃÐÃÒÃÒÃÒÃÒ»Ñ·Ñ·Ñ¹ÊØ·Ô - 3,292
 ÅéÒ¹⁰Ò· ÍÁÙèã¹ÃÐ·Ñ°µèÓ
 «Öè§ÃÒÒÇÒÃà»ç¹ä»ä´é¹éÍÃ·Öè·ÐËÒÃÍ¹¹àçéÒÃÒÃ§·Ø¹ã¹àÒÃ§;ÒÃ·Ñ§;¹ÅèÒÇ
 ·ÖèÃÒÃÒÃÒÒèÖËÙ§¶Ö§»ÃÐÃÒ³ 13,278 ÅéÒ¹⁰Ò· ¹Ñ§¹Ñé¹ j·Á.
 ÇÃ³⁄₄Ô·ÒÃ³Òã¹ÇËÒÃ·Ò§àÊéÃÍ°Í°áÃÐËÍ¹ÒÃéÍ§;Ñ°ÒÇÒÃà·ÃÔ-ã¹³⁄₄×é¹·Öè·Öè·ÐjèÍËÃéÒ§

5)

ã¹Ã·ÖèãÒÃ§;ÒÃ·Ñ§;¹ÅèÒÇÃÒÇÑµ¶Ø»ÃÐË§Ò;à³⁄₄×èÍá;éäç»Ñ·ËÒ·ÃÒ·Ãã¹ j·Á. ËÒ;
 j·Á. ÅØè§à¹é¹áµè;ÒÃjèÍËÃéÒ§ãÒÃ§;ÒÃÃÐ°ç¹Êè§ÁÇÃ¹áµèà³⁄₄ÔÃ§ÍÃèÒ§ã·ÔÃÇ
 á¹ÃãÃèÒÓ¹Ö§¶Ö§;ÒÃ
 à¹×èÍÃµèÍÃÐ°ç¹Êè§Í¹×è¹³⁄₄×èÍáÍ¹¶èÒÃ¹⁄₄Ùéá¹ÃËÒÃàçéÒÃÐ°
 µÃÍ¹·¹·Ñ¹ÊÖè§ÍÓ¹ÇÃÒÇÒÃËÐ·Ç;ã¹;ÒÃà¹×èÍÃµèÍ à¹é¹
 jÒÃ·Ñ¹ËÒË¶Ò¹·Öè·Í¹¶¶ËÓËÃÑ°¹⁄₄Ùéá¹ÃËÒÃ (Park & Ride) áÃÐjÒÃ»ÃÑ°àÊé¹·Ò§;ÒÃ
 à¹Ô¹Ã¶µèÒ§ æ à³⁄₄×èÍãËéÊÍ¹ÒÃéÍ§áÃÐµèÍá¹×èÍ§;Ñ°ÃÐ°ç¹Êè§ÁÇÃ¹áÃéÇ
 ·Ð·ÓãËéãÒÃ§;ÒÃ·Ñ§;¹ÅèÒÇ
 áÃè°ÃÃÃÒÇÑµ¶Ø»ÃÐË§Ò;áÃÐµj»ç¹ÃÒÃÐ·Ò§;ÒÃà§Ô¹ájèªÒÇ j·Á. ÍÃèÒ§ÃÒ; ¹Ñ§¹Ñé¹
 àÊÇ¹ÒÇÃãËé j·Á.
 ÃÑ°¹⁄₄Ô¹°Í°Óà¹Ô¹;Ô¹;ÃÃÃË¹Ñ°Ê¹Ø¹·Ñ§;¹ÅèÒÇà³⁄₄×èÍãËéÃ¹»Ñ·ËÒjÒÃ·ÃÒ·Ãã¹àçµ j·Á.
 ä´éÍÃèÒ§ÃÒ
 »ÃÐËÒ·,ÒÃÒ³⁄₄µÒÃÇÑµ¶Ø»ÃÐË§Ò;áÃÐãÃè§·Ñ¹·Óá¹⁄₄§Ò¹;ÒÃ»ÃÑ°ÃÐ°ç¹ÒÃãËé°ÃÔ¹ÒÃçÍ§Í
 §Ò;ÒÃç¹Êè§ÁÇÃ¹;ÃØ§à·³⁄₄Í (çËÁj.) ãËéÊ¹Ñ°Ê¹Ø¹àÒÃ§;ÒÃÃÐ°ç¹Êè§ÁÇÃ¹çÍ§ j·Á. áÃÐ
 ÃçÁ. á¹Ã¹èÇ¹
 à³⁄₄ÃÒÐ¹Í¹·Ò¹·ÐªèÇÃãËéÃÐ°ç¹ÒÃç¹Êè§ÁÇÃ¹à»ç¹àÒÃ×ÍçèÒÃ·ÖèËÁ°ÙÃ¹çÖè¹áÃéÇ
 ÃÑ§ªèÇÃ¹»Ñ·ËÒjÒÃçÒ·Ø¹çÍ§ çËÁj. «Öè§·Ðà»ç¹á¹Ç·Ò§Ë¹Öè§ÃÍ§ÃÑ°jÒÃãÍ¹;Ô¹;ÒÃçÍ§
 çËÁj. ãËéÍÃÙèÀÒÃãµè;ÒÃ·ÙáÃçÍ§ j·Á. ã¹Í¹ÒÒµÍÖ¹éÇÃ ·Ñé§¹Öé
 àÊÇ¹ÒÇÃÃÒÃ§Ò¹ÒÇÒÃ×°Ë¹éÒãËéÒ³ÐÃÑ°Á¹µÃÒ·ÃÒ°·Øj 3 à¹×Í¹

6) à¹×èÍ§·Òj»Ñ·Ñ·Ñ¹ÃÒãÒÃ§;ÒÃÃÐ°ç¹Êè§ÁÇÃ¹ç¹Ò·ãËè

2

ãÒÃ§;ÒÃ·Öèãé
 Ç§à§Ô¹Ã§·Ø¹ËÙ§ÃÒ; áÃÐÍÃÙèÀÒÃãµè;ÒÃjÓ¹Ñ°ÙáÃçÍ§ 2 Ë¹èÇÃ§Ò¹Ò×Í¹ j·Á. áÃÐ ÃçÁ.
 ¹Ñ§¹Ñé¹ à³⁄₄×èÍãËé¹ã¹°ÒÃçÍ§ÃÐ°ç¹Êè§ÁÇÃ¹à»ç¹áÍ¹ÃÒ³⁄₄áÃÐËÍ¹ÒÃéÍ§;Ñ¹
 àÊÇ¹ÒÇÃãËé·Ñ¹µÑé§Ò³ÐjÃÃÁjÒÃjÓ¹Ñ°ÃÐ°ç¹Êè§ÁÇÃ¹

à¾×éí·ÓĒ¹έò·Ôè;ÓĒ¹¹âÂ°òÂÃĐ°ç¹Ēè§ÁÇÁ¹¹·ÑèÇ»ÃĐà·ÈãĒéà»ç¹ă»ă¹á¹Ç·ò§à´ÔÁÇ;Ñ¹;èÍ¹·Ôè
 ·ĐÁÔăâÃ§;òÃÃĐ°ç¹Ēè§ÁÇÁ¹¹×è¹ æ ÍŎ;ăÍ¹òμ áĀĐ;Ó;Ñ°·ÙáĀ´έò¹¹âÂ°òÂÃòò
 ðØ³Àò¾;òÃăĒĒ°ĀŎ;òÃ áĀĐ¹⁄₄»ÃĐăĀ¹¹çÍ§¹⁄₄Ùéăă°ĀŎ;òÃ´έò¹¹×è¹ æ
 μĀÍ¹¹³⁄₄Ô°òÃ³òá¹Ç·ò§;òÃÃÇÁăâÃ§;òÃ·Ñé§ 2
 āĒéÍĀÙèÀòĀăμé;òÃ;Ó;Ñ°·ÙáĀ;òÃ´óà¹Ŏ¹;òÃă¾ôĀ§Ē¹èÇĀ§ò¹ă´ÔÁÇ

2. ;ÃĐ·ÃÇ§ÇÔ·ÂòÈòĒμĀì à·ăă¹ăĀĀŎăĀĐĒĒè§áÇ´ĀéÍĀă´é§Çèò ð³Đ;ĀĀĀ;òÃ
 ĒĒè§áÇ´ĀéÍĀăĒè§ă°μŎ¾ô°òòÃ³òăĀéÇ ÁŎĀμŎ·Ñ§¹Ŏé

1)

ăĒç¹¹ᵀĒĀÑ;òÃĀòĀ§ò¹;òÃÇòăâÃòĐĒ¹⁄₄Ā;ÃĐ·°ĒĒè§áÇ´ĀéÍĀăâÃ§;òÃÃĐ°ç¹Ēè§Á
 ÇĀ¹¹;ĀŎ§à·¾ĀĒĒ°ðÃ ĒèÇ¹μéÍçĀòĀ
 μòĀðÇòĀăĒç¹çÍ§ð³Đ;ĀĀĀ;òÃ¹⁄₄Ùéă°Ŏ¹ò¬òÃ¾ô°òòÃ³òĀòĀ§ò¹;òÃÇòăâÃòĐĒ¹⁄₄Ā;ÃĐ·°ĒĒ
 è§áÇ´ĀéÍĀ´έò¹ăâÃ§;òÃ ââÃ§ĒĒèò§¾×é¹°Ŏ¹ áĀĐăâÃ§;òĀÍ×è¹ æ
 çÍ§ĀÑ°ăĀĐĀÑ°ÇÔĒĒè;Ŏ· áĀĐðÇòĀăĒç¹çÍ§;ÃĐ·ÃÇ§ÇÔ·ÂòÈòĒμĀì
 ā´ĀĀŎă§×èÍ¹ăç·Ñ§¹Ŏé

(1) ;·Ā.

·ĐμéÍ§¹ÓĀòμĀ;òÃ/ă¹⁄₄¹»¬Ŏ°ÑμŎ;òÃ´έò¹ĒĒè§áÇ´ĀéÍĀ·Ñé§ĒĀ´·Ŏ;´έò¹·Ŏèă´èăĒ¹Āçéă¹ĀòĀ
 §ò¹Ē ĀâÃ§;òÃÃĐ°ç¹Ēè§ÁÇĀ¹¹;ĀŎ§à·¾ĀĒĒ°ðÃ ĒèÇ¹μéÍçĀòĀ
 ·Ŏèð³Đ;ĀĀĀ;òÃ¹⁄₄Ùéă°Ŏ¹ò¬òĀÍ ÁŎĀμŎăĒç¹¹ᵀμéÍĀòĀ§ò¹Ē
 ä»¹ŎĒ¹´ă»ç¹ă§×èÍ¹ăçăĒ¹ĒÑ¬Ŏ°èò§Ŏ·ĀŎĒÑ¹⁄₄ÙéĀÑ°ăĒĀŎÍ;ă°;èÍĒĒèò§
 áĀĐ/ĒĀ×Í°ĀŎĒÑ¹⁄₄Ùé´óà¹Ŏ¹ăâÃ§;òÃ

(2) °ĀŎĒÑ¹⁄₄ÙéĀÑ°ăĒĀŎÍ;ă°

èÍĒĒèò§áĀĐ/ĒĀ×Í°ĀŎĒÑ¹⁄₄Ùé´óà¹Ŏ¹
 ââÃ§;òÃ·ĐμéÍ§»¬Ŏ°ÑμŎμòĀĀòμĀ;òÃ/ă¹⁄₄¹»¬Ŏ°ÑμŎ;òÃ´έò¹ĒĒè§áÇ´ĀéÍĀ·Ŏ;´έò¹·ŎèăĒ¹Ā
 Çéă¹ĀòĀ§ò¹Ē ĀâÃ§;òÃÃĐ°ç¹Ēè§ÁÇĀ¹¹;ĀŎ§à·¾ĀĒĒ°ðÃ ĒèÇ¹μéÍçĀòĀ
 ·Ŏèð³Đ;ĀĀĀ;òÃ¹⁄₄Ùéă°Ŏ¹ò¬òĀÍ ÁŎĀμŎăĒç¹¹ᵀĒĒèò§ăâÃè§ăĀÑ´

(3) àĀ×éÍ¹⁄₄Ā;òĀμŎ´μòĀμĀÇ·Ē¹°ðØ³Àò¾ĒĒè§áÇ´ĀéÍĀ¾°Çèò

ăâÃ§;òĀĀŎĒèç¹;èĒĒĒéà;Ŏ¹⁄₄Ā;ÃĐ·°ĒĒè§áÇ´ĀéÍĀĒĀ×ÍĀŎ;òĀĒéÍ§ăĀŎĀ¹¬Ŏ¹⁄₄Ùéă´éĀÑ°¹⁄₄Ā
 ;ÃĐ·° ;·Ā. áĀĐ/ĒĀ×Í°ĀŎĒÑ¹⁄₄ÙéĀÑ°ăĒĀŎÍ;ă° èÍĒĒèò§
 °ĀŎĒÑ¹⁄₄Ùé´óà¹Ŏ¹ăâÃ§;òÃ·ĐμéÍ§»éÍ§;Ñ¹ă;éăçăĀ·ĀăĒè§`èÇ¹ăĀĐ·ĐμéÍ§ă´é§ĒŎ¹Ñ;§ò¹¹âÂ°òĀ
 áĀĐă¹⁄₄ĒĒè§áÇ´ĀéÍĀ·Āò°

(4) ÈÒ; ;.Á.

»ÃÐÊ§«ì·Ðà»ÃÕèÂ¹á»Ã§ÃÒÃÃÐàíÕÃ´àÃ§;ÒÃáÃÐ/ËÃ×ÍÃÒµÃ;ÒÃ/á¼¹»¯Ô°ÑµÔ;ÒÃ´éÒ¹
ÊÔè§áÇ´ÁéÍÁ µÒÃ·Õèä´éàÊ¹íäÇéä¹ÃÒÃ§Ò¹Ï ;.Á. ¸ÐµéÍ§àÊ¹Í
ÃÒÃÃÐàíÕÃ´çÍ§;ÒÃà»ÃÕèÂ¹á»Ã§·Ñ§;ÃèÒÇ
ãÊéÊÔ¹Ñ;§Ò¹ãÃ°ÒÃáÃÐá¼¹ÊÔè§áÇ´ÁéÍÁãÊéÇÒÃàÊÇ¹³Í°·Ò§´éÒ¹ÊÔè§áÇ´ÁéÍÁ;èÍ¹´Óà¹Ô¹;Ò
Ãà»ÃÕèÂ¹á»Ã§·Ø;ÒÃÑé§

2) ãÊé ;.Á.

ÃÑ°ÒÇÒÃàÊÇ¹çÍ§Ò³Ð;ÃÃÃ;ÒÃÊÔè§áÇ´ÁéÍÁãÊé§ªÒµÔã»¾Ô°ÒÃ³Ò´Óà¹Ô¹;ÒÃà¾ÔèÃàµÔÃá
ÃÐ¹Óã»;ÓË¹´äÇéä¹çÍ°àçµ§Ò¹çÍ§ãÒÃ§;ÒÃ
áÃÐà§×éÍ¹äçÊÔÒÑ·çÍ§ÊÑ–ÒÊÓÊÃÑ°ÊÑÁ»·Ò¹ÊèÇ¹µèÍçÃÒÃçÍ§ãÒÃ§;ÒÃÃÐ°°ç¹Êè§ÁÇ·Ã¹;Ã
Ø§à·¾ÃÊÒ¹ÒÃ (TOR) à¾×éÍ¹ÓË¹´ãÊé¼¹ÛéÃÑ°ÊÑÁ»·Ò¹´Óà¹Ô¹;ÒÃ ·Ñ§¹Õé

(1) ¸Ñ´ãÊéÁÕ·Õè·Í´áÃÐ·Ã (Park and Ride)

°ÃÔàÇ³ã;ÃéÊ¶Ò¹ÕÃ¶äçéÒáµèÃÐáÊè§ ÊÓÊÃÑ°Ã¶Á¹µì Ã¶Ñ;Ñ;ÃÃÒ¹Ã¹µì áÃÐÍ×è¹ æ

(2)

ãÊé»ÃÛ;¾×ªÃÔÁ»»Ô´àÒÃ§ÊÃéÒ§çÍ§àÊÒáÃÐ·Ñ´ãÊéÁÕÃÐ°°ÊÇ¹
ÃÍÃçéÒ°¹Ê¶Ò¹Õ

(3) ;.Á. ÇÃ¾Ô°ÒÃ³ÒÃèÇÁ;Ñ°Ê¹èÇÁ§Ò¹µèÒ§ æ

·Õèà;ÕèÃÇçéÍ§ã¹;ÒÃ

·Ñ´à;ç°ÃÐ°°ÊÒ,ÒÃ³Û»ãÀÒ àªè¹ ÊÒÃäçéÒ ÊÒÃ·ÃÊÑ¾·ì
µÒÃáá¹ÇàÊé¹·Ò§çÍ§ãÒÃ§;ÒÃãÊéà»ç¹ª°ÃéÍÁÊÒÃÍÃÛèã¹·èÍà»µÒÃãÒÃ§ÊÃéÒ§çÍ§ãÒÃ§;ÒÃãÊéà
»ç¹ÃÐà°ÕÃ°ãÃÕÃ°ÃéÍÁ

(4) ¸Ñ´ãÊéÁÕÃÐ°°ÃÐ°ÒÃÍÒ;ÒÈ¾ÔèÃàµÔÃ

à¾×éÍÁ´»Ñ·ÊÒÃÃ¾ÔÉ´éÒ¹ÍÒ;ÒÈãµéÊ¶Ò¹Õ áÃÐãÊé ;.Á.
µÔ´µÑé§ÃÐ°°ÃÐ°ÒÃÍÒ;ÒÈçÍ§Ê¶Ò¹ÕµèÒ§ æ áÃÐ»¯Ô°ÑµÔµÒÃÃÒµÃ;ÒÃ
Í×è¹ æ

·ÕèàÊ¹íäÇéä¹ÃÒÃ§Ò¹;ÒÃÇÒàÒÃÒÐË¹¼Ã;ÃÐ·ÊÔè§áÇ´ÁéÍÁçÍ§ãÒÃ§;ÒÃÃÐ°°ç¹Êè§ÁÇ·Ã¹;Ã
Ø§à·¾ÃÊÒ¹ÒÃ ÊèÇ¹à´ÓÁ ·Õè;ÓÃÑ§´Óà¹Ô¹;ÒÃÍÃÛèã¹»Ñ°·Ø°Ñ¹´éÇÃ

(5)

;ÒÃÍÍ;ª°Ê¶Ò¹Õ·ÐµéÍ§ãÊé¾×é¹·Õè¶¹¹«Õè§¶Û;»;ÒÃÔÁ´éÇÃÃÒ¹áÃÐµÑÇÊ¶Ò¹Õã´éÃÑ°
áÊ§,ÃÃÃªÒµÔÃÒ;çÖé¹

(1) ÈèÇ¹µèÍçÂÒÂÊÒÂÊØçØÁÇÒ· àÃÔèÁ·Ò;íèÍ¹¹Øª çéÒÁ°Ò§¹Ò
– µÃÒ´ áÃÐª»ÊÔé¹ÊØ´·ÔèÊÔáÃ§ ÃÇÁÃÐÂÐ·Ò§·Ñé§ÊÔé¹ 8.9 ;ÔâÃàÁµÃ

(2) ÈèÇ¹µèÍçÂÒÂÊÔÁÃàÃÔèÁ·Ò;Ê¶Ò¹ÔÊØ´·éÒÂ°¹¶¹¹ÊÒ,Ã
(àªÒ§ÊÐ¾Ò¹ÊÁà´ç·¾¾ÃÐà·éÒµÒ;ÊÔ¹¹½Ñè§¾ÃÐ¹¤Ã)
çéÒÁáÁè¹éÒª·éÒ¾¾ÃÐÂÒª»ÊÔé¹ÊØ´·á¹ÇàÊé¹·Ò§ÊèÒ§·Ò;°ÃÔàÇ³áÁ;
µÒ;ÊÔ¹¹»ÃÐÁÒ³ 400 àÁµÃ ÃÇÁÃÐÂÐ·Ñé§ÊÔé¹ 2.2 ;ÔâÃàÁµÃ

(3) ÊÒÂ¾¾ÃÐÂÒÁ 3 àÃÔèÁ·Ò;°ÃÔàÇ³Ê¶Ò¹Ô S3 ¶¹¹ÃÒ,ÔÇÒÊ
ÃÒª¹¤ÃÔ¹·ÃìçÍ§â¤Ã§;ÒÃÃÐ°°ç¹Êè§ÁÇÁª¹;ÃØ§à¾¾ÃÊÒ¹¤Ãª»µÒÁ¶¹¹ÃÒ,ÔÇÒÊÃÒª¹¤ÃÔ¹·Ãì
àçéÒÊÙè¶¹¹¾¾ÃÐÂÒÁ 3 áÃÐÊÔé¹ÊØ´·Ôè¶¹¹ÊÒ,Ø»ÃÐ´ÔÉ°¹ ÃÇÁÃÐÂÐ·Ò§·Ñé§ÊÔé¹ 8.5
;ÔâÃàÁµÃ

2) àÊç¹¤ÇÃãÊé ;·Á. ;èÍÊÃéÒ§à»ç¹·Ò§Ã¶ã;Ã;ÃÐ´Ñ°
à¹×éÍ§·Ò;â¤Ã§;ÒÃÍÁÙèª¹¾¾×é¹·Ôè·Ôè “¤ÇÃ” ;èÍÊÃéÒ§ãµé¹Ò¹µÒÁÁµÔ³ÐÃÑ°Á¹µÃÖ (17
¾¾ÃÊÒÒÁ 2537) ÁÔªªè “µéÍ§” ;èÍÊÃéÒ§
ãµé¹Ò¹ ·Ñé§¹Ôé à¾¾×éÍ¤ÇÒÁµèÍà¹×éÍ§çÍ§â¤Ã§;ÒÃ·Ô§ãÊé;èÍÊÃéÒ§à»ç¹·Ò§Ã;ÃÐ´Ñ°
áÃÐàÊ¹Í³ÐÃÑ°Á¹µÃÖ
µèÍª»

3)
àÊç¹ª¹ÊÃÑ;ÒÃãÊéª¹éÃÑ°ÊÒ·ÔáÃÐ;ÒÃÊ¹Ñ°Ê¹Ø´·éÒ;ÒÃ¾¾éÍ¹»Ã¹à§×éÍ¹ªèÒÊÒ¹Òà
çéÒ
ÀÒÊÒÃÒÁª¹éª¹ÃãÊéÊ¹èÇÁ§Ò¹·ÔèÁÔÊ¹éÒ·ÔèÃÑ°¹Ôª¹ª¹·ÁµÃ§ãÊé¤ÇÒÁàÊç¹ÍÒ;ÒÃÑé§Ê¹Ôè
§

☺ การขออนุมัติปรับปรุงขอบเขตการดำเนินงาน และวงเงินงบประมาณโครงการ
ก่อสร้างทางคู่ สำหรับค่าก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออก ระหว่าง
หัวหมาก - ฉะเชิงเทรา ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

เสนอพิจารณาครั้งที่ 1

ความเป็นมาและสาระสำคัญ

1) สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้ส่งเรื่องขออนุมัติปรับปรุงขอบเขตการดำเนินงาน
และวงเงินงบประมาณโครงการก่อสร้างทางคู่ สำหรับค่าก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออก
ระหว่างหัวหมาก-ฉะเชิงเทรา ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ให้สำนักงานฯ พิจารณา เสนอ
ความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี

2) โครงการนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางรถไฟ ในเส้นทางสายตะวันออก ให้สามารถรองรับปริมาณความต้องการเดินทางที่เพิ่มขึ้น ตลอดจนช่วยชั้น การพัฒนาเมืองและชุมชนที่จะเกิดขึ้นในอนาคต โดยมีเป้าหมายคือ 1) ก่อสร้างทางรถไฟขนาดความ กว้างประมาณ 1 ม. (Metre Gauge) จำนวน 2 ทาง ขนานไปกับทางรถไฟเดิม จากสถานีหัวหมากถึง สถานีฉะเชิงเทรา โดยใช้วิธีก่อสร้างด้วยการตอกเสาเข็มและหล่อพื้นคอนกรีต เพื่อรองรับคันทางและ วางรถไฟ 2) รื้อสถานีรถไฟเดิมจำนวน 7 สถานี และที่หยุดรถไฟจำนวน 5 แห่ง โดยจะก่อสร้างสถานีทั้ง 7 สถานีนั้นใหม่ และยกระดับที่หยุดรถไฟเดิม 3 แห่งให้เป็นสถานี 3) ติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและ โทรมคมนาคม เพื่อควบคุมการเดินรถบนเส้นทาง ซึ่งจะประกอบด้วย อุปกรณ์สับราง สัญญาณ ไฟจราจรของรถไฟ เป็นต้น และระบบควบคุมอาณัติสัญญาณทางไกล (Centralized Traffic Control)

3) โครงการก่อสร้างทางคู่ฯ ได้รับอนุมัติในหลักการจากคณะรัฐมนตรีให้ดำเนินการก่อสร้าง มีระยะทาง 45 ก.ม. วงเงินลงทุน 1,350 ล้านบาท เมื่อวันที่ 16 มีนาคม 2536 ต่อมาเมื่อวันที่ 16 พฤศจิกายน 2536 และ 29 มีนาคม 2537 คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติให้ปรับลดวงเงินลงทุนจากเดิมลงเหลือประมาณ 1,319 ล้านบาท และวันที่ 22 มกราคม 2541 การรถไฟแห่งประเทศไทยได้เสนอเรื่องขอปรับปรุงขอบเขตการดำเนินงานโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางสายตะวันออกช่วงหัวหมาก - จะเข้เกรา จากทางคู่เป็นทางสาม ทำให้งบเงินเพิ่มเป็น 5,560 ล้านบาท

ต่อคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ซึ่งคณะกรรมการ สศช. มีความเห็นว่าโครงการฯ ดังกล่าวมีวงเงินลงทุนสูงถึง 5,560 ล้านบาท และฐานะการคลังของประเทศในขณะนั้นไม่เอื้ออำนวยต่อการลงทุนของภาครัฐ และโครงการดังกล่าว ยังไม่มีการศึกษาความเหมาะสมโครงการโดยละเอียด จึงเห็นควรให้ รฟท. เร่งดำเนินการศึกษาความเหมาะสมโครงการให้แล้วเสร็จเพื่อให้ รฟท. มีความชัดเจนในการจัดลำดับความสำคัญของโครงการต่างๆ ที่จะดำเนินการได้เหมาะสมยิ่งขึ้นประกอบกับแนวโน้มฐานะการเงินของ รฟท. คาดว่าจะมีแนวโน้มขาดทุนต่อเนื่อง จึงเห็นควรให้ รฟท. เร่งหามาตรการแก้ไขปัญหาเงินสดขาดมือ เพื่อไม่ให้เป็นอุปสรรคต่อการลงทุนในโครงการต่างๆ ต่อไป

4) ā'ᵐĀÑéš'ŌēẠ̇:
ä´éáÊ´ÍçÍí'ØÁÑµÔᵝÐÃÑ°Á¹µÃÕ»ÃÑ°»ÃØşçÍ°àçµ; ÒÃ´Óà¹Ò¹şÒ¹çÍşşÒ¹;èÍÉÃéÒş·ÒşᵠÙèÈÒÂ
µĐÇÑ'Íí;ÃĐËÇèòşĖÑÇÉÁÒ;-©ĐàªÖşà·ÃÒ¨Ò;·ÒşᵠÙè»ç¹·ÒşĖÈÓ
ă´ÂÊÃéÒş·ÒşĂ¶ăĤăĔĂèà¾ÔèÁçÖë¹ÊÍş·Òş·ă¹; ÒÀÊÃéÒş·ÒşĂ¶ăĤăĔĂè1 ·Òş
ă¹ÇşàşÒ¹ᵛèÒ;èÍÉÃéÒşşÒ¹ÇÒÈÇ;ÃĀĀâĀ,Ò¾ĀěÍÁµÔ´µÑéşÃĐ°ºİ³ÑµÔÊÑ–Ò³ăĀĐâ·ÃᵠÁ¹Òᵠ
Á ¨Ó¹Ç¹ 8,783 ÅéÒ¹Ò· ¾ĀěÍÁ·Ñéş·º·Ç¹ᵠÇÒĀăĔĂÒĐĒĀăĀĐÊÑ´ÊèÇ¹çÍşăĔĂèşàşÒ¹·Ø¹ăĔĂè
ăĔÉèÈÒĀÒĀ¶ăªéăĔĂèşàşÒ¹·Ø¹·Ò;µèÒş»ÃĐâ·Èă´é´éÇĀ
¾ĀěÍÁ·ÑéşçÍí'ØÁÑµÔçĀÒĀĀĐĀĐàÇĀÒ;èÍÉ¹Öé¼Ù;¾Ñ¹çéÒĀ»Öş°»ÃĐĀÓ³ ¨Ò;ă´ÔĀ¶Öş»Ö
2542 à»ç¹»Ö 2547 ᵠ×ÍÁÕĀĐĀĐàÇĀÒ´Óà¹Ò¹âᵠÃş;ÒĀ 4 »Ö (2543 – 2547)

ความเห็นคณะกรรมการฯ (28 กุมภาพันธ์ 2543)

ã¸Ã§;ÒÃ;èÍÉÃéÒ§·Ò§¤Ùèã¹aÉé¹·Ò§Ã¶ã;ÉÒÀµÐÇÑ¹Í;ÃÐÈÇèÒ§ÈÑÇÉÁÒ;-
 ©ÐàªÕ§à·ÃÒ
 ÁÒ¤ÇÒÁ·Òà»ç¹àÀè§`èÇ¹·Òè·ÐªèÇÁàÉÁÒÁãÉé;ÒÃà·Ò¹·Ò§Ã¶ã;ÁÒ¤ÇÒÁÉÐ·Ç; ÃÇ·àÃÇÇ
 »ÁÍ·ÀÑÁáÁÐ
 µÃ§µèÍàÇÁÒÁÒ;çÖé¹
 µÁÍ·ª¹à»ç¹;ÒÃà¾ÒèÁÉÁÃÃ¶¹Ð;ÒÃç¹Éè§ÉÒ¹¤éÒ·Ò§Ã¶ã;à¾×éÍ¹ÑºÉ¹Ø¹;ÒÃ¾Ñ²¹Ò¾×é¹·ÒèªÒ
 Á½Ñè§µÐÇÑ¹Í;áÁÐÈ¶¹Ò¹Ò°Ã·ØáÁÐáÁ;ÉÒ¹¤éÒ;ÁéÍ§ (ICD) ·ÒèÁÒ·;ÃÐºÑ§
 ÍÀèÒ§ãÁ;çµÒÁ
 ã¸Ã§;ÒÃ¹ÒéÁÒ;ÒÃ»ÃÑºÇ§à§Ò¹Á§·Ø¹à¾ÒèÁçÖé¹·Ò; 1,319 ÁéÒ¹Ò· à»ç¹ 8,783 ÁéÒ¹Ò·
 «Òè§à»ç¹Ç§à§Ò¹
 Á§·Ø¹ÉÙ§áÁÐ;ÒÃ¶ã;áÉè§»ÃÐà·Èä·ÁÁÑ§ãÁèä·éÈÖ;ÉÒ¤ÇÒÁáÉÁÒÐÉÁ·éÒ¹aÈÃÉº;Ò¹áÁÐ;
 ÒÃà§Ò¹
 ·Ö§aÈç¹¤ÇÃãÉé
 ;ÒÃ¶ã;áÉè§»ÃÐà·Èä·Á·Òà¹Ò¹;ÒÃÈÖ;ÉÒ¤ÇÒÁáÉÁÒÐÉÁ·Ò§aÈÃÉº;Ò¹áÁÐ;ÒÃà§Ò¹çÍ§ã¤Ã
 §;ÒÃ;èÍ¹·Òè·ÐçÍ¹ØÁÑµÒã¸Ã§;ÒÃ

มติคณะกรรมการฯ

มอบหมายให้สำนักงานฯ แจ้งความเห็นคณะกรรมการฯ ให้การรถไฟแห่งประเทศไทย
พิจารณาดำเนินการและเสนอมาพิจารณาอีกครั้งหนึ่ง

เสนอพิจารณาครั้งที่ 2

1) การรถไฟฯ ได้ศึกษารายละเอียดความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและการเงินของ
โครงการก่อนเสนอขออนุมัติดำเนินการโครงการ ตามมติคณะกรรมการ สศช. เมื่อวันที่ 28
กุมภาพันธ์ 2543 นั้น การรถไฟฯ ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ สำนักงานฯ จึงใคร่ขอเสนอคณะกรรมการ
สศช. พิจารณา

2) การรถไฟฯ ขออนุมัติปรับปรุงขอบเขตงานและวงเงินค่าก่อสร้างเป็น 8,783
ล้านบาท และขอทบทวนแหล่งเงินทุนให้สามารถใช้เงินกู้ต่างประเทศได้ พร้อมทั้งขยายระยะเวลา
ก่อนนี้ผูกพันข้ามปีจากปี 2542 เป็นปี 2547 ให้ครอบคลุมระยะเวลาก่อสร้าง

3) โครงการฯ มีวัตถุประสงค์ เพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางรถไฟ
ในเส้นทางสายตะวันออก ให้สามารถรองรับปริมาณความต้องการเดินทางที่เพิ่มขึ้น ตลอดจนช่วยชี้นำ
การพัฒนาเมืองและชุมชนที่จะเกิดขึ้นในอนาคต โดยมีเป้าหมายดำเนินการ คือ (1) ก่อสร้างทาง
รถไฟขนาดความกว้างประมาณ 1 ม. (Metre Gauge) จำนวน 2 ทาง ขนานไปกับทางรถไฟเดิม จาก
สถานีหัวหมากถึงสถานีจะเข้เกรา โดยใช้วิธีก่อสร้างด้วยการตอกเสาเข็มและหล่อพื้นคอนกรีต เพื่อ
รองรับคันทางและรางรถไฟ (2) รื้อสถานีรถไฟเดิมจำนวน 7 สถานี และที่หยุดรถไฟจำนวน 5 แห่ง

โดยจะก่อสร้างสถานีทั้ง 7 สถานีนั้นใหม่ และยกระดับที่หยุดรถเดิม 3 แห่งให้เป็นสถานี (3) ติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม เพื่อควบคุมการเดินรถบนเส้นทาง ซึ่งจะประกอบด้วยอุปกรณ์สับราง สัญญาณไฟจราจรของรถไฟ และระบบควบคุมอาณัติสัญญาณทางไกล (Centralized Traffic Control)

4) โครงการฯ จะดำเนินการประมาณ 3 ปี 7 เดือน (2543 - 2547) วงเงินลงทุนเพิ่มจาก 1,318.9 ล้านบาท เป็น 8,783.0 ล้านบาท โดยมีแหล่งเงินลงทุนเปลี่ยนแปลงจากเดิมที่ใช้เงินงบประมาณ ต่อ เงินกู้ในประเทศ ในสัดส่วน 50:50 โดยคาดว่าจะใช้ทั้งเงินกู้ในประเทศ เงินกู้ต่างประเทศ และเงินงบประมาณ ในสัดส่วนที่กระทรวงการคลังจะพิจารณาเห็นควร

ความเห็นคณะกรรมการฯ (24 เมษายน 2543)

1. เห็นควรให้การรถไฟฯ ปรับปรุงขอบเขตในการดำเนินงานของงานก่อสร้างทางคู่สายตะวันออก ระหว่างหัวหมาก - ฉะเชิงเทรา โดยขยายวงเงินค่าก่อสร้างงานวิศวกรรมพร้อมติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม วงเงิน 8,783 ล้านบาท เนื่องจากเป็นการปรับปรุงทางให้มีโครงสร้างที่เหมาะสมกับสภาพทางกายภาพของพื้นที่โครงการที่มีดินอ่อน และเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าในเส้นทางสายตะวันออก ซึ่งเป็นเส้นทางที่จะตอบสนองยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกให้เป็นฐานการผลิตที่สำคัญของประเทศ

2. สำหรับเรื่องแหล่งเงินลงทุน เห็นควรให้รัฐรับภาระการลงทุนทั้งหมด เนื่องจากคณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบกับแนวทางการปรับโครงสร้างรถไฟ ซึ่งคณะรัฐมนตรีอนุมัติไว้เมื่อ 24 พฤศจิกายน 2541 โดยให้รัฐรับภาระการลงทุนส่วนที่เป็นโครงสร้างพื้นฐาน ประกอบกับการรถไฟฯ มีฐานะการเงินที่ไม่สามารถจะลงทุนในโครงการใหม่ได้ เป็นผลจากการรถไฟฯ ไม่ได้ปรับอัตราค่าโดยสารมาเป็นเวลานานถึง 14 ปี ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งทำให้การรถไฟฯ ประสบภาวะขาดทุน จึงเห็นควรให้การรถไฟฯ พิจารณาปรับอัตราค่าโดยสารให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมต่อการดำเนินกิจการรถไฟให้มีประสิทธิภาพ

3. เห็นควรกำหนดเป็นเงื่อนไขให้การรถไฟฯ ดำเนินการเพิ่มเติมในด้านการบริหารจัดการ เพื่อให้โครงการก่อสร้างทางคู่สายตะวันออก ระหว่างหัวหมาก - ฉะเชิงเทรา สามารถอำนวยความสะดวกให้เกิดขึ้นแก่ระบบเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศและเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของการรถไฟฯ ดังนี้

(1) เนื่องจากโครงการดังกล่าวได้มีการขยายเวลาก่อสร้างจากเดิมที่กำหนดแล้วเสร็จในปี 2542 ออกไปถึงปี 2547 การรถไฟฯ ต้องจัดทำแผนปฏิบัติการที่ชัดเจนเพื่อเป็นหลักประกันว่าการรถไฟฯ จะสามารถดำเนินการได้ตามระยะเวลาของแผนงานที่กำหนดและสามารถเบิกจ่ายเงินได้ตามแผนงาน ทั้งนี้ เพื่อไม่ให้โครงการต้องล่าช้าออกไปอีกและหลีกเลี่ยงภาระเงินลงทุนโครงการที่จะเพิ่มขึ้นแก่รัฐในภายหลัง

(2) การรถไฟฯ ควรประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการจัดทำแผนเพื่อประสานการขนส่งระบบรถไฟกับระบบอื่น ๆ เช่น ระบบรถขนส่งมวลชน การมีถนนสายหลัก สายรอง ให้เข้าถึงสถานีรถไฟได้สะดวก ทั้งนี้ เพื่อให้การขนส่งผู้โดยสารและสินค้าสามารถเดินทางเชื่อมต่อระหว่างจุดต้นทางกับจุดปลายทางได้สะดวกยิ่งขึ้น ซึ่งจะช่วยเพิ่มรายได้ให้กับการรถไฟฯ และส่งเสริมให้ระบบรถไฟเป็นระบบขนส่งหลักตามนโยบายของรัฐที่กำหนดไว้ รวมทั้งสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาพื้นที่กระจายตัวออกไปตามแนวเส้นทางรถไฟด้วย

(3) การรถไฟแห่งประเทศไทย ควรปรับปรุงคุณภาพของขบวนรถโดยสารและแผนการเดินทางโดยสารและรถสินค้า เพื่อให้การขนส่งทางรถไฟสามารถแข่งขันกับการขนส่งทางถนนได้และจูงใจให้ผู้ใช้บริการหันมาใช้บริการขนส่งทางรถไฟมากขึ้น รวมทั้งเพิ่มบทบาทเอกชนในส่วนการเดินทางในเส้นทางสายตะวันออก ซึ่งเส้นทางนี้น่าจะมีความเป็นไปได้มากกว่าสายอื่น เนื่องจากมีปริมาณความต้องการสูง ประกอบกับเส้นทางมีความจุมากพอและปลอดภัย

มติคณะกรรมการฯ

มอบหมายให้สำนักงานฯ นำความเห็นคณะกรรมการฯ เสนอคณะรัฐมนตรีประกอบการพิจารณาต่อไป

มติคณะรัฐมนตรี (16 พฤษภาคม 2543)

คณะรัฐมนตรีได้มีมติ ดังนี้

1. อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ปรับปรุงขอบเขตการดำเนินงานและวงเงินค่าก่อสร้างของงานก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออก ระหว่างหัวหมาก - ฉะเชิงเทรา โดยให้สร้างทางรถไฟใหม่ 2 ทาง แทนการสร้างทางรถไฟใหม่ 1 ทาง และค่าก่อสร้างงานวิศวกรรมโยธาพร้อมติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม ในวงเงินจำนวน 8,783.0 ล้านบาท ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และอนุมัติในหลักการให้ รฟท. ดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟเส้นทางนี้เพิ่มเติมให้เชื่อมโยงไปยังท่าอากาศยานสากลกรุงเทพ แห่งที่ 2 (หนองงูเห่า) สำหรับค่าใช้จ่ายเพื่อการนี้ ให้ใช้จ่ายจากวงเงิน 8,783.0 ล้านบาท ตามที่รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (นายประดิษฐ์ ภัทรประสิทธิ์) เสนอเพิ่มเติม โดยรายละเอียดในส่วนของการใช้จ่ายงบประมาณให้ตกลงกับสำนักงบประมาณต่อไป ทั้งนี้ ให้ความเห็นของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติไปพิจารณาดำเนินการด้วย

2. อนุมัติให้ขยายระยะเวลาก่อนนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณงานก่อสร้างทางคู่ขนานในเส้นทางรถไฟสายตะวันออก ระหว่างหัวหมาก - ฉะเชิงเทรา เป็นปีงบประมาณ พ.ศ. 2537 - 2547 เพื่อให้ครอบคลุมระยะเวลาก่อสร้าง

3. สำหรับสัดส่วนของแหล่งเงินให้สามารถใช้แหล่งเงินทุนจากต่างประเทศได้ด้วยนั้น ให้เป็นไปตามหลักการเดิมของโครงการฯ ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2537 ในสัดส่วนเงินงบประมาณและ/หรือเงินกู้ร้อยละ 50:50 โดยในส่วนเงินกู้ให้ใช้เงินกู้จากต่างประเทศได้ตามความเหมาะสม

ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

1. กระทรวงการคลังได้พิจารณาแล้วมีความเห็น ดังนี้

1) การขนส่งโดยรถไฟเป็นระบบการขนส่งที่มีประโยชน์ต่อเศรษฐกิจโดยรวม เนื่องจากประหยัดพลังงานมากกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น มีมลพิษน้อยซึ่งมีผลกระทบต่อต้นทุนทางด้านสาธารณสุขในทางที่ลดลง ดังนั้น การขยายขีดความสามารถเพื่อเพิ่มศักยภาพและประสิทธิภาพในการขนส่งทางรถไฟ เพื่อให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า โดยการก่อสร้างทางคู่จะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อประเทศโดยรวม อีกทั้ง เส้นทางดังกล่าวเป็นเส้นทางเชื่อมระหว่างชุมชนมหานคร ชุมชนเมืองใหม่ และศูนย์ธุรกิจ รวมทั้ง ยังเป็นเส้นทางสายหลักในการขนส่งสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างไอซีดี ลาดกระบัง กับท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งมีปริมาณการขนส่งเพิ่มขึ้นตลอดเวลา และในปัจจุบันก็สามารถรองรับความต้องการของผู้ประกอบการขนส่งได้เพียงประมาณร้อยละ 50 เท่านั้น

2) ไม่ขัดข้องในการขยายขอบเขตการดำเนินการงานโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกระหว่างหัวหมาก - ฉะเชิงเทรา โดยให้สร้างทางรถไฟใหม่ 2 ทาง แทนการสร้างทางรถไฟใหม่ 1 ทาง ในวงเงินค่าก่อสร้าง (รวมงานติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม 8,783 ล้านบาท)

สำหรับการขอทบทวนสัดส่วนของแหล่งเงินให้สามารถใช้แหล่งเงินทุนจากต่างประเทศได้ด้วยนั้น เห็นสมควรให้ใช้เงินงบประมาณและ/หรือเงินกู้ได้ตามความเหมาะสม

3) เห็นสมควรอนุมัติให้ขยายระยะเวลาการก่อสร้างให้ผูกพันข้ามปีงบประมาณ รายการดังกล่าวได้จนถึงสิ้นปีงบประมาณ 2547

2. สำนักงบประมาณได้เสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ดังนี้

1) การก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออก ระหว่างหัวหมาก - ฉะเชิงเทรา ของการรถไฟแห่งประเทศไทย จะเป็นการเพิ่มศักยภาพในการขนส่งทางรถไฟเพื่อสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก ประกอบกับ ทางรถไฟสายปัจจุบันได้ก่อสร้างมานานกว่า 90 ปี มีสภาพทรุดโทรม ความจุของทางต่ำ จึงเป็นโครงการที่มีความสำคัญและมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องดำเนินการโดยเร่งด่วน และเห็นสมควรอนุมัติให้ปรับปรุงขอบเขตการดำเนินงานและวงเงินค่าก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออก ระหว่างหัวหมาก - ฉะเชิงเทรา

โดยให้สร้างทางรถไฟใหม่ 2 ทาง ตามที่เสนอได้ในวงเงิน (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 10) ไม่เกิน 8,133,407,300 บาท (แปดพันหนึ่งร้อยสามสิบสามล้านสี่แสนเจ็ดพันสามร้อยบาทถ้วน) ประกอบด้วย

- (1) ค่าก่อสร้างด้านวิศวกรรมโยธา ในวงเงิน (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 10) 6,418,407,300 บาท (หกพันสี่ร้อยสิบแปดล้านสี่แสนเจ็ดพันสามร้อยบาทถ้วน)
 - (2) ค่าจัดหาและติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม ในวงเงิน (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 10) 1,715,000,000 บาท (หนึ่งพันเจ็ดร้อยสิบห้าล้านบาทถ้วน)
- เนื่องจากในปีงบประมาณ พ.ศ. 2543 ไม่ได้จัดสรรงบประมาณรองรับเพื่อการนี้ไว้ และค่าก่อสร้างตามโครงการก่อสร้างทางคู่ดังกล่าวเป็นวงเงินที่สูงมาก ค่าใช้จ่ายของโครงการจึงต้องมาจากเงินงบประมาณ และ/หรือเงินกู้ภายในประเทศ (ที่รัฐบาลรับภาระทั้งเงินต้นและดอกเบี้ย) ในสัดส่วนประมาณร้อยละ 50 : 50 ตามหลักการเดิมของโครงการก่อสร้างทางคู่ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2537 โดยแต่ละปีจะใช้งบตามความจำเป็นในส่วนที่รัฐไม่อาจจัดสรรงบประมาณให้ได้

2) เนื่องจากวงเงินค่าก่อสร้างและระยะเวลาดำเนินการของทางคู่สายทางดังกล่าวเกินวงเงินและระยะเวลาที่คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติให้ก่อนนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2537 ดังนั้น จึงเห็นควรอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยขยายวงเงินและระยะเวลาก่อนนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณไปเป็นวงเงินใหม่ ดังแจ้งข้างต้นในข้อ (1) และ (2) และขยายเวลาโครงการจากปีงบประมาณ พ.ศ. 2537 – พ.ศ. 2544 เป็นปีงบประมาณ พ.ศ. 2537 – พ.ศ. 2547

3) เห็นสมควรอนุมัติหลักการในการเพิ่มแหล่งเงินลงทุนของโครงการในส่วน of เงินกู้จากเดิมที่เป็นเงินกู้ในประเทศ ไปเป็นเงินกู้ในประเทศและต่างประเทศด้วย ทั้งนี้ เพื่อเป็นการเพิ่มทางเลือกในการหาแหล่งเงินทุนของโครงการ

3. สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ได้เสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ดังนี้

1) เห็นด้วยในหลักการให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ปรับปรุงขอบเขตการดำเนินงานก่อสร้างทางรถไฟรางคู่ เพื่อให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรมในการแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลอย่างยั่งยืนและลดความสูญเสียทางเศรษฐกิจโดยรวม โดยจัดการเดินทางด้วยการขนคนอย่างมีประสิทธิภาพ โดยพัฒนาระบบรถไฟชานเมืองให้รองรับการเดินทางจากพื้นที่ในจังหวัดฉะเชิงเทราเข้า – ออก ศูนย์กลางกรุงเทพมหานครเชื่อมโยงกับระบบขนส่งมวลชนในเมือง (โครงการรถไฟฟ้ามหานคร โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร) เพื่อลดการเดินทางด้วยระบบถนน (ด้วยรถยนต์) เป็นการพัฒนาระบบจราจรควบคู่กับการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน จึงควรมีการดำเนินการด้านต่างๆ ดังนี้

- (1) การปรับปรุงระบบรถไฟชานเมืองให้มีประสิทธิภาพ

(1.1) ปรับปรุงเส้นทางรถไฟให้เป็นรางคู่หรือมากกว่ารางเดี่ยว (เช่น สามราง) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทาง

(1.2) ปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณควบคุมการเดินรถ

(1.3) ดำเนินการศึกษา/จัดหา/จัดการให้มีการปรับปรุงระบบ ล้อเลื่อน โดยเฉพาะระบบรถไฟชานเมือง (Commutor Train)

(1.4) ควรพิจารณาจุดตัดรถไฟกับถนนให้ต่างระดับกัน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการเดินรถ

(2) จัดระบบเสริมและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางเชื่อมต่อรถไฟชานเมืองกับระบบขนส่งสาธารณะอื่น ๆ อย่างต่อเนื่อง

(3) การใช้โอกาสการพัฒนาพื้นที่โดยรอบบริเวณสถานีรถไฟ พัฒนาเมืองให้สอดคล้องกับการมีระบบราง (ในเมือง/ระหว่างเมือง) รวมทั้งการนำมูลค่าเพิ่มของที่ดินบริเวณรอบสถานีฯ อันเนื่องจากการพัฒนามาช่วยในการลงทุน

2) การปรับปรุงเส้นทางรถไฟสายหัวหมาก - ฉะเชิงเทรา ให้เป็นทางคู่ขนาน เป็นองค์ประกอบสำคัญในการพัฒนาระบบราง ดังนี้

(1) เพิ่มประสิทธิภาพการเดินรถไฟ (นอกจากเชื่อมโยงกับพื้นที่ชานเมืองแล้ว ยังเชื่อมโยงกับพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกโดยรวม) โดยจะสามารถเพิ่มความเร็วของการเดินรถได้วันละ 4 - 5 เท่าของการเดินรถบนรางเดี่ยวในปัจจุบัน และเพิ่มความเร็วเฉลี่ยในการเข้าออกกรุงเทพมหานคร จะเป็นการยกระดับคุณภาพการให้บริการรถไฟ จะทำให้ประชาชนและการขนส่งสินค้าเปลี่ยนมาใช้ระบบรางแทนการใช้ระบบถนน/รถยนต์มากยิ่งขึ้น สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลและยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพทางเศรษฐกิจของพื้นที่ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 และแผนหลักการพัฒนากระบวนการจราจรและขนส่งในช่วงแผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 8 ในด้านการแก้ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

(2) สามารถเชื่อมโยงการเดินทางด้วยระบบรางระหว่างสนามบินดอนเมืองกับสนามบินนานาชาติแห่งที่ 2 (หนองงูเห่า)

3) กรณี รฟท. เสนอขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดการก่อสร้างโดยให้สร้างทางรถไฟใหม่ 2 ทางแทนการก่อสร้างทางรถไฟรางใหม่เพิ่มขึ้น 1 ทาง เมื่อพิจารณาจากเขตทางรถไฟสายตะวันออกมีความกว้างเพียง 40 เมตร (ต่างจากสายเหนือซึ่งกว้าง 120 เมตร) และอยู่ในบริเวณดินอ่อน หากก่อสร้างทางรถไฟอีกสายทางหนึ่ง โดยวางรางคู่ขนานกับสายทางเดิมจะมีปัญหาเรื่องการทรุดตัวของดินไม่เท่ากัน ควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการออกแบบรายละเอียดวิศวกรรมให้เหมาะสมกับสภาพดินอ่อนบริเวณดังกล่าวภายในเขตทางตามข้อเสนอของ รฟท. โดยให้สร้างฐาน

ทางรถไฟใหม่ 2 ทาง แทนการก่อสร้างทางรถไฟใหม่ขนานกับแนวรางเดิมอีก 1 ทาง ทั้งนี้ให้ยึดหลักประหยัดโดยใช้โครงสร้างเดิมบางส่วน เช่น สะพาน สถานีฯ ให้เป็นประโยชน์

4) การลงทุนก่อสร้างทางคู่ขนาน เป็นการลงทุนขั้นพื้นฐาน ควรเป็นการลงทุนโดยรัฐในเบื้องต้นและจัดระบบการขนส่งอื่น ๆ เสริมเพื่อเชื่อมโยงการเดินทางตลอดจนใช้โอกาสในการพัฒนาเมือง บริเวณข้างเคียงสถานีรถไฟ อันเนื่องจากการพัฒนาระบบรถไฟ (การก่อสร้างทางคู่ขนานฯ) เป็นการดำเนินงานด้านวิศวกรรมโยธา ส่วนใหญ่ใช้ทรัพยากรภายในประเทศ มีสัดส่วนการลงทุนเป็นค่าใช้จ่ายในประเทศประมาณร้อยละ 80 ของวงเงินลงทุน และเป็นการปรับปรุงประสิทธิภาพรถไฟ เป็นการลดความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากปัญหาจราจร

5) ควรให้ความสำคัญต่อการดำเนินการในแผนงานรวม เพื่อพัฒนาระบบจราจรและพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน โดยเน้นให้มีระบบรถไฟรางคู่ระหว่างเมืองต่าง ๆ ภายในภาคมหานคร (ต่อเชื่อมกับเมืองโดยรอบมหานคร)

4. รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (นายประดิษฐ์ ภัทรประสิทธิ์) ได้เสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีเพิ่มเติม ในคราวการประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม 2543 ดังนี้

ตามที่กระทรวงคมนาคมได้เสนอขอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ปรับปรุงขอบเขตการดำเนินงานและวงเงินค่าก่อสร้างของงานก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกระหว่างหัวหมาก-ฉะเชิงเทรา โดยให้สร้างทางรถไฟใหม่ 2 ทาง แทนการสร้างทางรถไฟใหม่ 1 ทาง และค่าก่อสร้างงานวิศวกรรมโยธา พร้อมติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม ในวงเงินจำนวน 8,783 ล้านบาท นั้น เพื่อให้การก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายดังกล่าวเกิดผลประโยชน์สูงสุดในทางเศรษฐกิจและเชื่อมโยงกับการขนส่งในระบบอื่นด้วย จึงขอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติเพิ่มเติมให้ รฟท. ดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟเส้นทางนี้ ให้เชื่อมโยงไปยังท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 (หนองงูเห่า) โดยมีระยะทางประมาณ 5 กม. ด้วย ทั้งนี้ จะขอดำเนินการภายในวงเงินที่เสนอขอไว้เดิมจำนวน 8,783 ล้านบาท

ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณเสนอว่า ได้พิจารณาแล้วเห็นชอบด้วยตามที่รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (นายประดิษฐ์ ภัทรประสิทธิ์) เสนอเพิ่มเติม เนื่องจากจะเป็นการเพิ่มศักยภาพในการขนส่งทางรถไฟและเกิดประโยชน์และคุ้มค่าต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ